

# Werbetour ins Fürstentum

Tesla gewinnt die imageträchtige Rallye Monte Carlo für alternative Antriebe

Am Ende schiebt sich der Fürst die Sonnenbrille ins Gesicht, steigt in einen Tesla und dreht vom Palais du Prince hoch über dem Hafen aus eine Runde durch die Altstadt von Monaco. „Mission accomplished“, denkt Craig Davis, der Marketingchef von Tesla Europa und versendet mit seinem iPhone die Fotos an Journalisten. Denn Albert II. könnte zum wichtigsten Werbeträger der neuen Marke für die Alte Welt werden. Zumindest in den großen Autonationen Deutschland, Frankreich und Italien hat der kalifornische E-Autobauer trotz berühmter Kunden wie George Clooney und Leonardo di Caprio den Durchbruch noch nicht geschafft.

Die Rallye Monte Carlo für alternative Antriebe gibt es seit 2007. Sie ist die grüne Enkelin der ehrwürdigen „Monte“; der Großmutter aller Rallyes, deren Mythos seit 99 Jahren Mobilisten fasziniert. In diesem Jahr starten beim Öko-Ableger von Lugano, Clermont-Ferrand und Annecy le Vieux aus erstmals mehr als 100 Fahrzeuge zu den Wertungsprüfungen. Dieses Feld ist genauso unübersichtlich wie die technischen Ansätze zur Minimierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes: Vom originalen Buggy Acrea bis hin zum Sportwagen von Tesla, von Erd- und Autogaslösungen von Fiat, Subaru, Citroën, Saab, Alfa und Renault über Hybridserienmodelle wie Honda Insight und Toyota Prius bis zu elektrischen Neuheiten wie Smart Fortwo Electric Drive und Mitsubishi i-MiEV (beide fuhren allerdings nur eine 120 Kilometer kurze Etappe mit). Erlaubt sind auch sparsame Dieselaautos wie der Ford Focus Econetic und Bioethanol-Umrüstungen von Ferrari F430, Porsche 911, Corvette, Ford Mustang und aktueller Lotus-Modelle. Wenn deren Fahrer Gas geben, hallt ein sattes Röhren durch die Alpenschluchten. Doch weil die leisen Hybride folgen, klingt der Donner wie Schwanengesang.

Aus dem wolkenverhangenen Lugano führt die Route zunächst durch die lom-



bardische Tiefebene. Im kargen Aostatal setzt ein Flurregen ein, der die Teilnehmer zu warnen scheint. Als kurz vor dem Mont Blanc noch Schnee um die Berge treibt, sperren die Veranstalter schon auf der ersten Etappe die Passüberfahrt des Col de Tournoi. Spätestens jetzt sind die Zweifel an der Ernsthaftigkeit der Fahrt ausgeräumt, es geht hier um einen echten Test für Leistung, Zuverlässigkeit und Reichweite der neuen Technologien. Hersteller wie Tesla und Ford polieren mit der Teilnahme das Markenimage. Die vier Focus Econetic realisieren tatsächlich einen Durchschnittsverbrauch von 4,2 Liter; die wichtigen Wertungsprüfungen wurden von den Mitarbeitern sogar am Vorabend der Rallye abgefahren.

Mit einer Teilnahmegebühr von rund 1600 Euro pro Wagen ist der Monte-

Mythos recht günstig zu haben. Tesla verpflichtete für die Tour sogar den ehemaligen Formel-1-Piloten Erik Comas. Doch nach rund 300 Kilometer, am Ende der ersten Etappe, wird die kurvenreiche Auffahrt auf die Hochebene bei St.-Jean-en-Royans für Ex-Profi Comas zur Tempo-30-Zone und der 288 PS starke Renner zum Verkehrshindernis: Reichweitenrekorde schafft man mit E-Autos nicht rasend.

Aus dem Rhônetal geht es am zweiten Tag durch die Drôme Provençale über die Seealpen in Richtung Nizza. Das Herzstück ist ein schwieriger Gleichmäßigkeitstest auf einer engen und nassen Schotterpiste zwischen den Dörfern Bourdeaux und Eyroles. Die Sportwagen von Lotus und Tesla fahren hier ihre Vorteile aus und führen am Ende mit großem

Vorsprung ihre Kategorien an. Selbst Rennexperte Comas, der zum ersten Mal in einem Elektroflitzer sitzt, durfte heute eine neue Lektion in Sachen Taktik lernen: „Durch das unmittelbar verfügbare Drehmoment schlägt der Tesla in der Beschleunigung fast jeden Top-Sportwagen. Das muss man genauso nutzen wie die Rekuperation – das ist die Energie-rückgewinnung per Motorbremse beim Bergabfahren“, erklärt der Profi. Dann beschleunigt er behutsam und verschwindet hinter einem

Felskragen über die Serpentina in Richtung Côte d'Azur.

Allmählich naht der goldene Moment, auf den alle Fahrer warten: Wenn nach tagelangen Strapazen durch Schnee und Regen weit unten das blaue Meer in der Abendsonne funkelt.

Vom vorletzten Checkpoint geht es über Beausoleil hinunter in die Straßen des Fürstentums. Doch noch sind zwei Wertungen zu absolvieren: eine 120 Kilometer lange Nachtfahrt durch das Hinterland und eine Beschleunigungsprüfung zwischen Portier-Tunnel und Casino. Auf dieser Kurzstrecke zeigte sich vor allem der wendige i-MiEV, ab Herbst 2010 als erstes E-Großserienfahrzeug auch in Deutschland erhältlich, als ausgereiftes urbanes Mobil.

Tesla Motors, das dank des überlegenen Autos und des besten Fahrers die Rallye am Ende gewann, verzichtet vorerst auf einen professionellen Einsatz im Motorsport: „Das ist Zukunftsmusik“, erklärt Craig Davis. „Wir fahren diese Rallye nur, um die Alltagstauglichkeit der Autos zu demonstrieren.“ Da trifft es sich gut, dass Fürst Albert das Steuerparadies gerade zu einem Zentrum für E-Mobilität entwickelt. *Jan Wilms*